

ACCIDENT FERROVIAIRE DE BRÉTIGNY-SUR-ORGE

LANCEMENT DU PROGRAMME VIGIRAIL

POINT PRESSE # 6 – MARDI 8 OCTOBRE 2013 10H30

1. RESPONSABILITÉ

2. PROGRAMME VIGIRAIL

3. TRANSPARENCE

1. RESPONSABILITÉ

2. PROGRAMME VIGIRAIL

3. TRANSPARENCE

Partie 1 : RESPONSABILITÉ

PROXIMITÉ ET SOLIDARITÉ AVEC LES VICTIMES

ACCOMPAGNEMENT

- Mobilisation générale des cheminots sur place immédiatement après l'accident du vendredi 12 juillet 2013 pour porter assistance aux victimes, accueillir leurs proches et collecter les bagages perdus ([près d'un millier d'agents se sont portés volontaires](#))
- Instauration dès le 15 juillet d'une [cellule d'aide et d'assistance aux victimes de Brétigny](#) ayant pour mission d'identifier, en lien avec l'autorité préfectorale, l'INAVEM et la FENVAC, l'ensemble des [475 victimes de l'accident](#) (dans le train et sur le quai). Elle leur a apporté toute l'assistance matérielle et morale nécessaire et les accompagne dans la durée.

AIDE DE PREMIÈRE URGENCE

- Aide financière proposée en fonction de critères objectifs et commandés par l'urgence, destinée à faire face aux premières conséquences du drame : déplacement en avion, perte brutale de revenu, obsèques ...
- [Aide d'urgence aux familles des 7 personnes décédées dans l'accident \(50.000 euros\), aux 10 victimes immédiatement hospitalisées et restées à l'hôpital jusqu'au 15 juillet \(50.000 euros\) et aux 18 victimes restées jusqu'au 13 juillet \(10.000 euros\)](#).
- Particularité de l'aide : octroyée de façon individualisée et sans contrepartie, destinée à couvrir des dépenses exceptionnelles urgentes, ne présentant pas de caractère forfaitaire et libératoire pour SNCF, mentionnée expressément dans la convention d'indemnisation remise à l'ensemble des victimes à l'issue de la réunion du 28 septembre).

Partie 1 : RESPONSABILITÉ

PROXIMITÉ ET SOLIDARITÉ AVEC LES VICTIMES

INSTANCE NATIONALE

- Une instance de coordination nationale a été mise en place à la demande de l'Etat, afin de garantir l'indemnisation rapide et équitable des victimes. Elle est composée de toutes les parties prenantes et des associations de victimes : procureur de la République d'EVRY, ministère de la Justice, FENVAC, INAVEM, FFSA, GEMA, CNAMTS, CNB, RFF et SNCF.
- Ce type d'instance a déjà été mise en place à l'occasion d'accidents majeurs : tribune de Furiani, tunnel du Mont-Blanc, Concorde, passerelle du Queen Mary, explosions d'AZF et Bondy.

INFORMATION ET SUIVI

- Cette instance a veillé à l'information des victimes sur leurs droits . Un courrier a déjà été adressé aux victimes directes et une lettre de contact sera prochainement envoyée à toutes les victimes identifiées. Une réunion d'information a rassemblé 260 personnes le 28 septembre 2013. Elle a permis de rappeler les droits des victimes, de faire un point sur l'enquête et sur le processus d'indemnisation et de répondre à toutes leurs questions.
- Elle est également chargée du suivi du processus d'indemnisation mis en place par SNCF. Elle se réunit de manière bi mensuelle.

CONVENTION D'INDEMNISATION

- Signée par les principaux membres de l'instance, la convention fixe un cadre énonçant les grands principes de l'indemnisation des préjudices corporels des victimes de l'accident et garantit une réparation rapide et intégrale de tous leurs préjudices. Dans le cadre de cette convention, un cabinet spécialisé dans le traitement d'accidents de grande ampleur a été missionné par SNCF afin de permettre l'indemnisation amiable des préjudices corporels et matériels de ceux qui choisiraient, in fine, une solution transactionnelle.



[Téléchargeable sur le Blog SNCF](#)

« Nous savons qu'il ne s'agit pas d'un acte terroriste, qu'il ne s'agit pas d'un acte volontaire, et c'est la raison pour laquelle c'est cette qualification d'homicide et de blessures involontaires que j'ai choisie, au moment d'ouvrir cette information judiciaire. Quoi qu'il arrive, cette qualification pourra, si des éléments venaient à être portés à ma connaissance, être modifiée, dans un sens ou dans un autre, et de toute façon **cette qualification pénale vous permet, à toutes les victimes d'un préjudice corporel, ou matériel, ou psychologique, le cas échéant, si dans le cadre d'une procédure amiable vous n'aboutissiez pas au résultat que vous souhaitez, de vous constituer partie civile, jusques et y compris le jour du procès, le jour où celui-ci se tiendra.** »

*Eric LALLEMENT, procureur de la République
Réunion des familles, samedi 28 septembre 2013*

Partie 1 : RESPONSABILITÉ

LES ENQUÊTES

INSTRUCTION JUDICIAIRE

- L'instruction judiciaire a été déclenchée immédiatement après l'accident.
- Elle a débuté par une enquête de flagrance menée par le SRPJ de Versailles sous la direction du procureur de la République d'Evry, qui a duré 2 semaines.
- Une information judiciaire a ensuite été ouverte et confiée à trois juges d'instruction qui dirigent désormais seuls les investigations.
- Dans ce cadre, d'autres auditions sont en cours, ainsi que des expertises techniques.
- L'instruction judiciaire a pour but de rechercher les causes du déraillement et de déterminer les éventuelles responsabilités.

ENQUÊTE BEA-TT

- C'est une enquête diligentée par le ministère des Transports sur les causes techniques de l'accident dans le but de déterminer si le niveau de sécurité ferroviaire est suffisant ou si de nouvelles normes doivent être édictées. Son objet est de définir les moyens permettant d'éviter que ce type d'accident ne se reproduise.
- L'enquête est en cours et, selon son directeur, elle devrait durer une année, mais un rapport intermédiaire sera rendu d'ici à la fin 2013.

Partie 1 : RESPONSABILITÉ

LES ENQUÊTES

AUDIT DE SÉCURITÉ SNCF

- Comme cela est d'usage, des audits et des enquêtes internes ont été aussitôt diligentés par SNCF pour connaître l'origine et les causes de cette catastrophe. Elles répondent à un cahier des charges très précis et codifié et certaines sont encore en cours.
- De sa propre initiative, SNCF a remis au procureur de la République, le 22 juillet, sous couvert du secret de l'instruction, le rapport de la direction des Audits de Sécurité. Dès lors que ce rapport a été rendu public, SNCF l'a publié sur son site internet.
- Ce rapport a mis en évidence un boulon manquant, des défauts de serrage et des fissures sur l'aiguillage.



[Téléchargeable
sur le Blog
SNCF](#)

« Toujours en cours d'expertise métallurgique, toujours en cours d'auditions et toujours en cours d'investigations. Je pense que c'est un processus long, c'est surtout ce que j'ai tenu à dire aussi aux victimes, de ne pas se laisser induire éventuellement en erreur par une information partielle qui du coup peut devenir partielle. Et que la justice nécessite du temps parce qu'elle nécessite du contradictoire. Et je pense que c'est important que tout le monde puisse s'exprimer avant véritablement de pouvoir dire exactement l'origine de la catastrophe et surtout la question des responsabilités. »

Eric LALLEMENT, procureur de la République

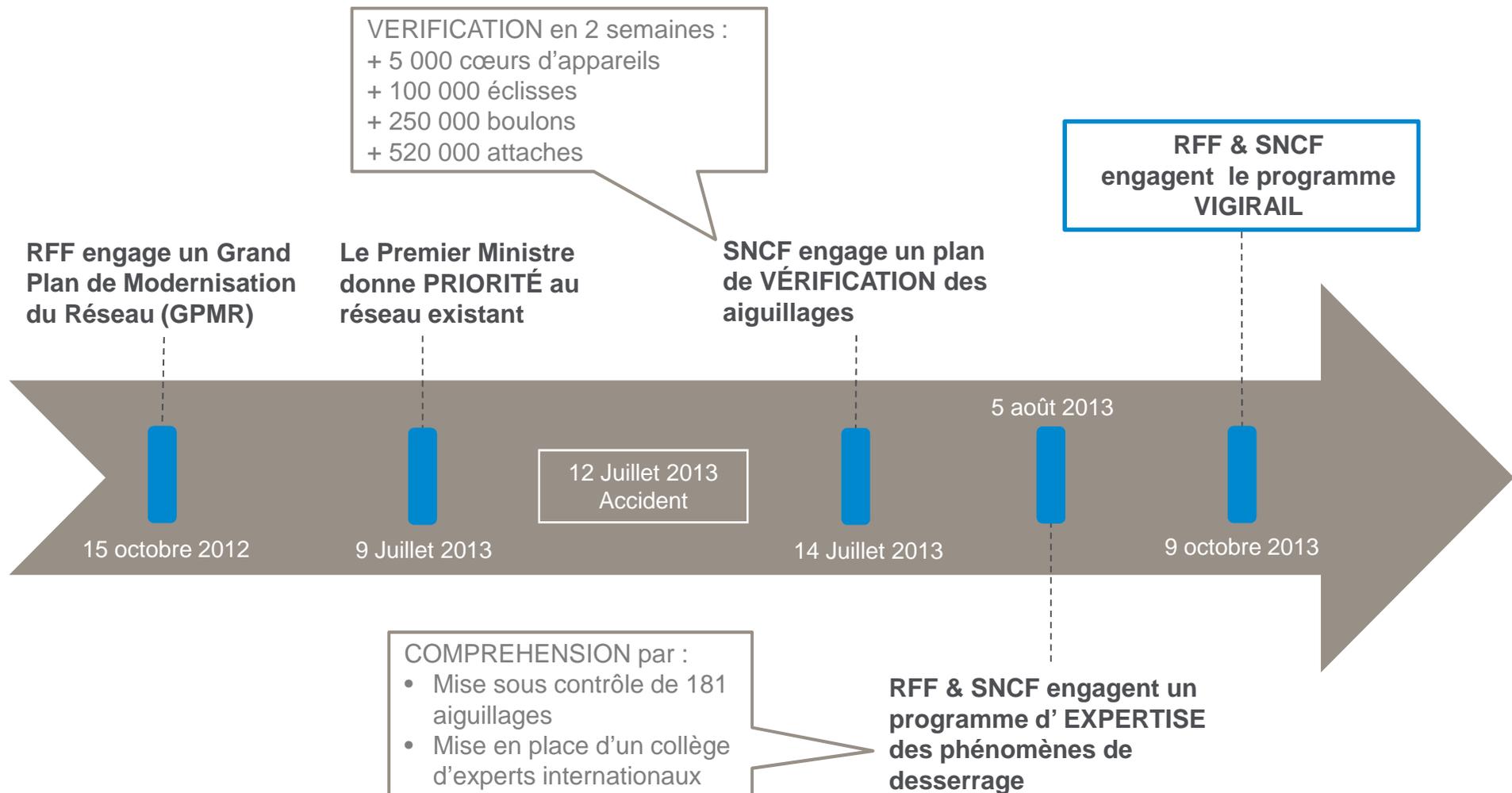
I Télé, Samedi 28 septembre 2013

1. RESPONSABILITE

2. PROGRAMME VIGIRAIL

3. TRANSPARENCE

ACTIONS POUR LE RÉSEAU EXISTANT



LE PROGRAMME VIGIRAIL

PARCE QUE

- L'accident de Brétigny est inédit.
- Nous avons constaté plusieurs défauts dans cet équipement qui sont de notre responsabilité. C'est aussi de notre responsabilité de prendre toutes les mesures de prévention.

....NOUS DECIDONS D'AGIR VITE EN PRENANT DES DECISIONS PREVENTIVES :

- surveillance renforcée
- maintenance modernisée
- remplacement accéléré des aiguillages
- création d'une plateforme d'alerte
- accélération de l'utilisation de nouvelles technologies dans les métiers de maintenance

LE PROGRAMME VIGIRAIL

UN PROGRAMME COMPLEMENTAIRE DE 410 MILLIONS D'EUROS SUR LA PERIODE 2014 – 2017

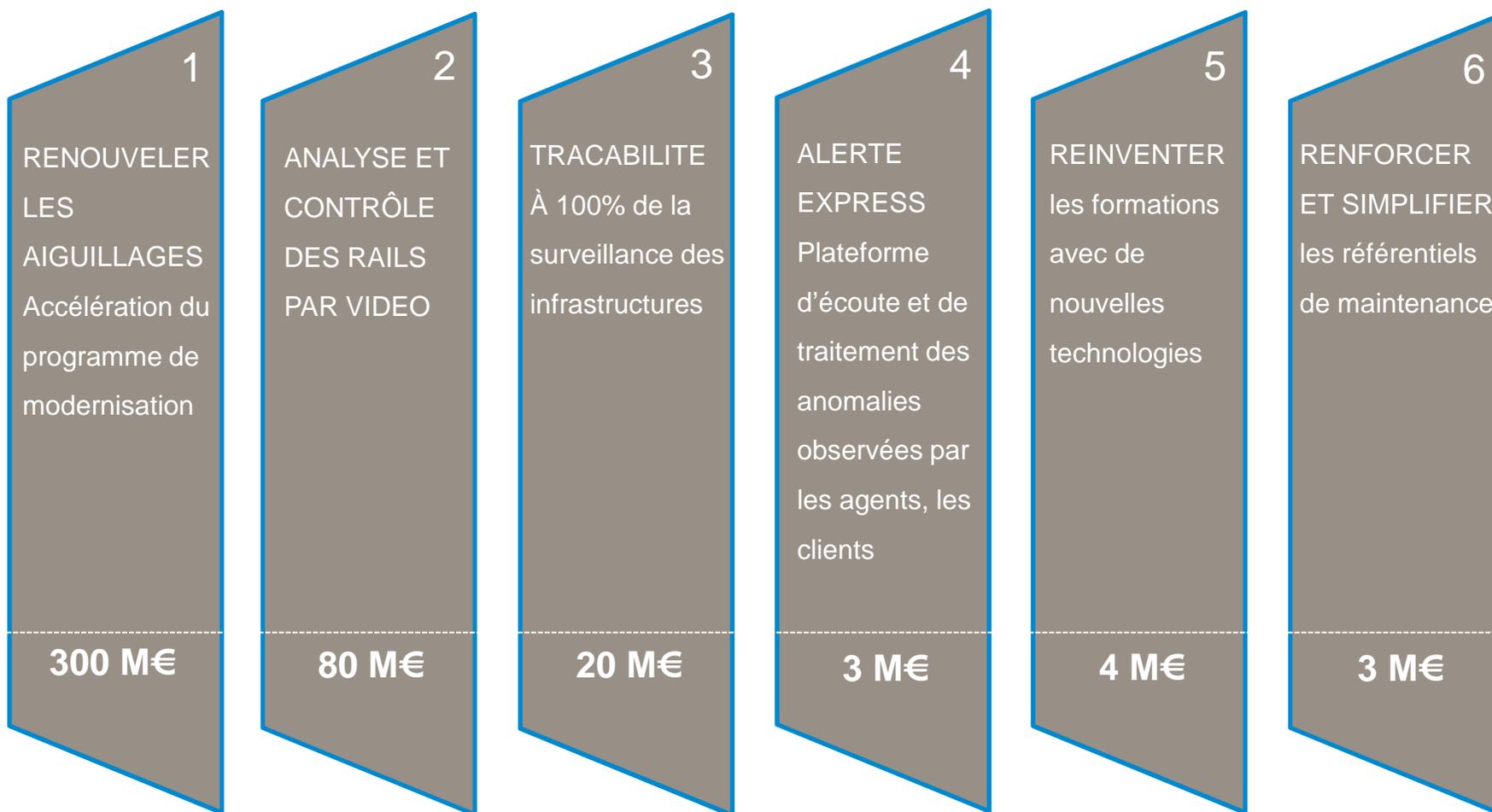
- 350 M€ par la réorientation des investissements, conformément à la politique de l'Etat
- 60 M€ de dépenses de fonctionnement

LES MOYENS HUMAINS

Les recrutements de SNCF Infra s'élève en 2013 à plus de 2000, contre moins de 1000 chaque année entre 2000 et 2010

Les effectifs de SNCF Infra sont en croissance depuis 2011

LE PROGRAMME VIGIRAIL – 2014 / 2017



Partie 2 : PROGRAMME VIGIRAIL

LES BÉNÉFICES ATTENDUS DU PROGRAMME VIGIRAIL

AVANT

- De 150 à 300 appareils de voie remplacés chaque année, entre 2003 et 2012
- Une traçabilité papier de la surveillance des installations
- Des tournées de surveillance des installations à pied et des enregistrements de la géométrie par engins
- Des modules de formation en école et des modules de e-learning

APRÈS

- Une accélération de ce programme permettant de renouveler 500 appareils en 2017
- Une traçabilité numérique de la surveillance des installations en temps réel, donc sans délai
- Le déploiement de la vidéo surveillance des installations de la voie et des aiguillages permettant une détection et la transmission immédiate des écarts
- De nouveaux modules d'acquisition des compétences par réalité augmentée pour diffuser la formation au plus près des opérateurs

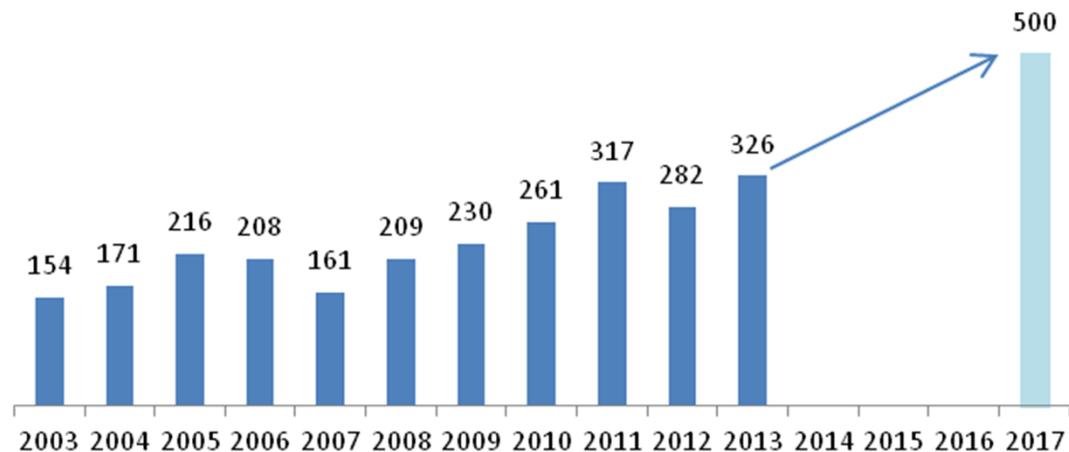
1 - ACCÉLÉRER LE RENOUVELLEMENT DES AIGUILLAGES

- 300 M €
- 2014 - 2017

- Conformément à la décision de l'Etat de porter les efforts financiers sur le réseau existant, à titre préventif et face à la croissance des circulations ferroviaires, **SNCF et RFF accélèrent le programme des appareils de voie** et mettent en œuvre des politiques industrielles différenciées selon les niveaux de sollicitation du réseau et d'exigence de performance.
- Ces renouvellements d'appareils de voie supplémentaires vont principalement se dérouler **sur les parties du réseau fortement circulées (zone dense)** et amèneront, de ce fait, des perturbations durant les travaux, car il faut disposer de nouvelles plages d'intervention sur le réseau.

1 - ACCÉLÉRER LE RENOUVELLEMENT DES AIGUILLAGES

- Passer de 300 à 500 appareils renouvelés par an sur l'ensemble du réseau
- Doubler le nombre d'appareils renouvelés en Ile de France
- Une concertation approfondie sera menée avec les Autorités Organisatrices et les Entreprises Ferroviaires (définition des périodes de travaux)
- Un investissement supplémentaire de 300 M€ entre 2014 et 2017

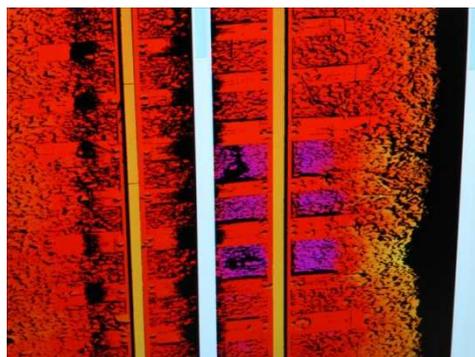


Partie 2 : PROGRAMME VIGIRAIL

2 - ANALYSE ET CONTRÔLE DES RAILS PAR VIDEO

- 80 M €
- 2014 - 2017

- Après un an d'expérimentation, déploiement d'engins de surveillance automatisés de la voie courante sur le territoire national (engins type "Surveillance"), dès janvier 2014, avec enregistrements vidéo haute définition et analyse automatique des écarts.
- En 2012, SNCF a investi dans une société néerlandaise, Eurailscout, qui a développé une nouvelle technologie de surveillance des aiguillages par vidéo. Chaque rail, chaque aiguillage, chaque équipement est filmé, enregistré, et fait l'objet d'une analyse des écarts. L'industrialisation du procédé est prévue en 2014.



3 - TRAÇABILITÉ À 100% DE LA SURVEILLANCE DES INFRASTRUCTURES

- 20 M €
- 2013 - 2016

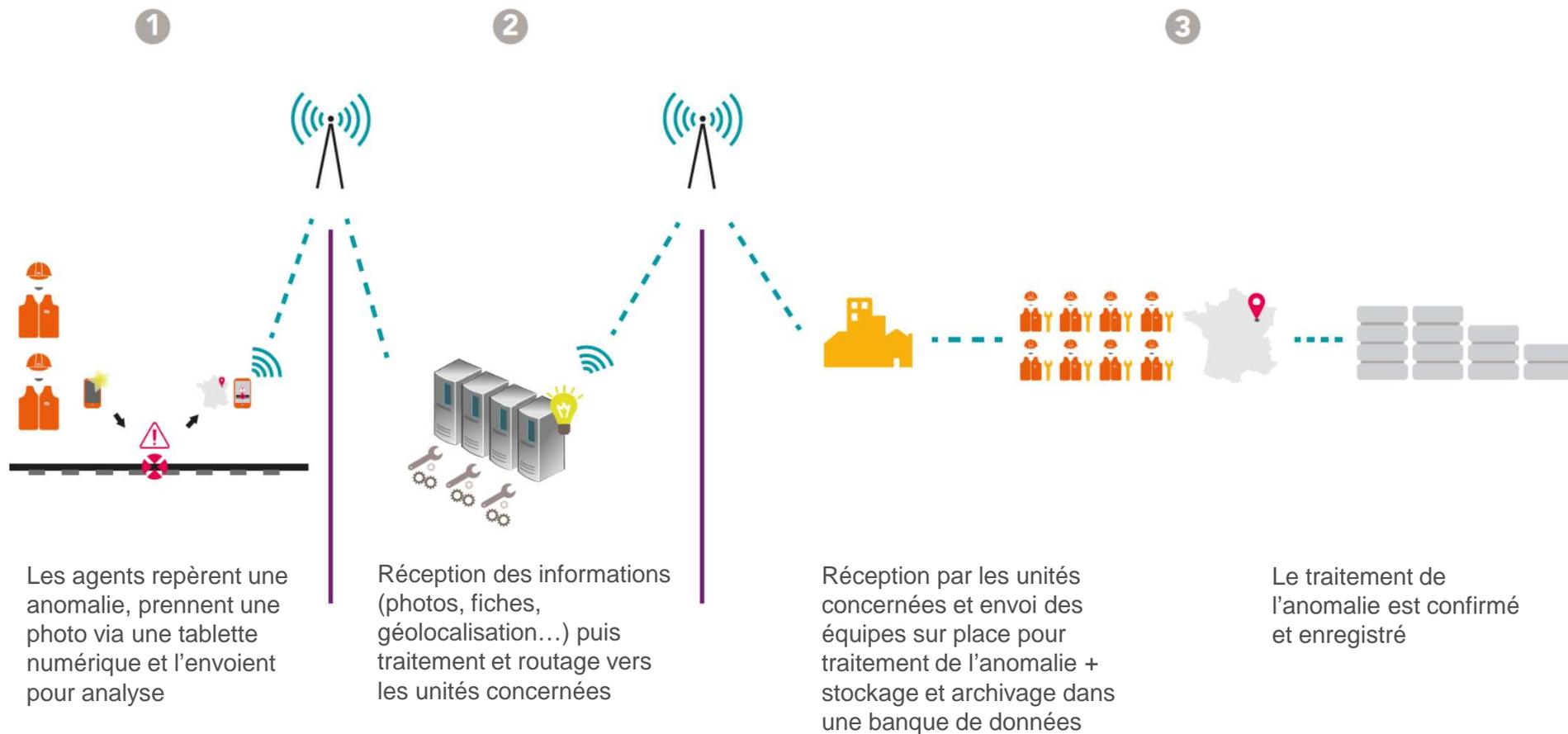
Surveillance de la maintenance sur supports numériques

- Equipement des personnels de surveillance d'outils digitaux type tablettes numériques pour :
 - faciliter la transmission et l'accès à l'information sur le terrain
 - améliorer la saisie en temps réel et en qualité des signalements.
 - améliorer le suivi des signalements de tournée en tournée.
- Expérimentations d'octobre 2013 à juin 2014 puis déploiement à partir de mi 2015

Gestion de maintenance assistée par ordinateur

- Outils de planification et de programmation informatisée des interventions de maintenance.
- Ce projet de grande ampleur s'achèvera fin 2016 et concernera l'ensemble des agents de maintenance de l'infrastructure.

3 - TRAÇABILITÉ À 100% DE LA SURVEILLANCE DES INFRASTRUCTURES



4 – ALERTE EXPRESS

- 3 M €
- Dès 2014

- SNCF souhaite rendre encore plus fiable le réseau en exploitant tous les signalements et les alertes sur des anomalies présumées de l'infrastructure.
- La plateforme «ALERTE EXPRESS» sera créée pour enregistrer les signalements, qu'ils soient effectués par des cheminots, des voyageurs ou des riverains.
- Cette plateforme orientera les signalements rapidement et directement vers les unités en charge du réseau sur la zone concernée.
- Les vérifications feront l'objet d'un retour vers la plateforme, puis vers la personne qui a effectué le signalement.
- Cette démarche permettra non seulement d'être plus réactif pour intervenir sur des anomalies présumées, mais aussi de donner de la visibilité en interne, et en externe, sur la prise en charge des signalements.

5 – RÉINVENTER LES FORMATIONS AVEC DE NOUVELLES TECHNOLOGIES

▪ 4 M €
▪ 2014 - 2017

- Décrire de façon pragmatique les modes opératoires et les savoir-faire associés.
- Faciliter l'appropriation des prescriptions techniques par les agents
- Diffuser la formation au plus près des équipes.
- Développer des outils d'acquisition de compétences innovants, comme la réalité augmentée, au service de la transmission des gestes métiers.



6 - RENFORCER ET SIMPLIFIER LES RÉFÉRENTIELS DE MAINTENANCE

- 1 M €
- 2013 - 2014

- Aider les techniciens de production à **mieux identifier les mesures à prendre lors des tournées**, en particulier concernant les appareils de voie

D'ICI À NOVEMBRE 2013

- Renforcer immédiatement, sans attendre les résultats des enquêtes, les mesures à prendre en cas d'anomalies techniques portant sur les éclissages
- Ce texte complètera la description technique des actions de maintenance corrective à effectuer, en fonction des constats réalisés lors des tournées : teneur, délai.

D'ICI À JUIN 2014

- A partir des enseignements des comparaisons avec les autres opérateurs ferroviaires européens sur ce thème et au vu des recommandations des enquêtes, analyser et définir les compléments utiles au référentiel à usage des opérateurs

POLITIQUE DE L'ÉTAT : PRIORITÉ AU RÉSEAU EXISTANT

1. Le gouvernement donne la priorité au réseau existant

La commission « Mobilités 21 » a proposé de nouvelles priorités validées par le Premier Ministre le 9 juillet 2013 :

- amélioration du réseau existant et priorité aux trains du quotidien
- Meilleure qualité de service, de régularité et de confort pour les usagers

2. RFF lance le Grand Plan de Modernisation du Réseau (GPMR)

- 15 Mds d'euros sur 6 ans
- Poursuite de l'effort de renouvellement et de modernisation (1000 km de lignes, 1000 chantiers / an)
- Plus de sécurité, plus de fiabilité, plus de régularité, des voyages plus faciles
- Priorité aux zones denses (IDF) et aux nœuds ferroviaires contraints (Lyon, Marseille)
- Déclinaison territoriale : début 2014 en cohérence avec les futurs Contrat de Plan Etat-Région (CPER) pour les opérations de modernisation

1. RESPONSABILITE

2. PROGRAMME VIGIRAIL

3. TRANSPARENCE

Partie 3 : TRANSPARENCE

TRANSPARENCE DU PLAN VIGIRAIL

ENGAGEMENT

- Le programme validé par les conseils d'administration de RFF et SNCF fera l'objet d'un suivi trimestriel par ces deux conseils.
- Les rapports trimestriels seront communiqués publiquement.
- Un observatoire social « sécurité et maintenance » est mis en place pour une durée de 6 à 9 mois à compter du 1^{er} octobre
- Un chef de programme a été nommé

INFORMATION

- Toutes les informations vérifiées sont communiquées lors de points avec la presse et publiées sur sncf.com et rff.com
- Les rapports et documents sont communiqués et mis en ligne.
- Le rapport annuel de sécurité ferroviaire de SNCF sera rendu public et mis en ligne sur sncf.com
- Les rapports EPFL 2005 et 2012 sur l'état du réseau sont en ligne sur rff.fr
- Un blog d'information en continu est ouvert sur <http://debats.sncf.com/>

1. RESPONSABILITÉ

2. PROGRAMME VIGIRAIL

3. TRANSPARENCE